

22. VOORGESCHIEDENIS VAN DE ZEEMACHTBASIS IN OOSTENDE: VAN "CLASSIS BRITANNICA" NAAR "D'ENTRECASTEAUX"

Een ander merkwaardig nevenverschijnsel van de Eerste Wereldoorlog is het heropduiken van een eigen "zeemacht", ... of het verhaal van "terug van weggeweest"! Uiteraard niet Oostende zelf maar wel een aantal uitgeweken Oostendenaars hebben hierin een rol gespeeld, meer bepaald Oostendse vissers en personeel van de Oostende-Dover-lijn, om de eenvoudige reden dat zij in Frankrijk vrijwel het enige recruteringsvlak vormden voor het snel inschakelen van een ervaren bemanning bij het heropstarten van een Belgische marine. Een beknopte beschouwing hieromtrent past dan ook in het kader van deze historische studie, die immers niet de bedoeling heeft, zich louter op de zeevisserij als dusdanig toe te spitsen, doch dit bedrijf wil plaatsen binnen een ruimer geheel van het toenmalig historisch referentiekader.

Een stukje "prehistorie" is dan ook noodzakelijk om een aanloop te kunnen nemen tot de eigenlijke voorgeschiedenis van onze huidige Belgische marine. Wij moeten dan wel teruggrijpen naar een zeer ver verleden, namelijk naar de 3^e eeuw na J.Chr., toen in het Gallo-Romeinse Rijk een "Classis Britannica" werd opgericht ("classis" is het Latijns woord voor "vloot"), ter beveiliging van de Noordzee (toen de "mare Germanicum" genaamd) en van de Noordzeekust tegen zeeroverij vanuit het noorden (meer bepaald Friezen en Saksen). En eigenlijk is dit gedurende de daaropvolgende eeuwen de primordiale opdracht gebleven van iedere vorm van krijgsmarine die wij nadien in onze contreien gekend hebben, want zeeroverij (en later de kaapvaart) is een plaag geweest die de Noordzee al spoedig de bijnaam van "roofzee" heeft opgeleverd. Enkel de zeerovers veranderden van naam en van aard: ten tijde van Karel de Grote en zijn opvolgers waren het de Vikingen (of Noormannen), en in de middeleeuwen waren het Vlamingen, Hollanders, Fransen, Engelsen, Schotten, Denen en Noorduiters die hun deel opeisten. De kaapvaart was dan nadien een "officiële" vorm van zeeroverij (op grond van een "kapersbrief"), en ook hierin lieten de Vlamingen zich allerminst onbetuigd (met kapers als Jan Bart, Jacob Besage, Jan Jacobsen, Filips van Maestricht, Broecke, Coopman, Janszoon, De Ridder, enz.).

In den beginne was ieder schip dat uitvaarde, een "risicogeval" dat dit deed "op eighen pluck ende risque". Op het schip bouwde men verschansingen en "kastelen" (met daarachter boogschutters), vooral om entering te voorkomen. In de 14^e eeuw gaat men over tot het plaatsen van primitieve kanonnen, eerst op het dek en vervolgens ook in het ruim (via het aanbrengen van loopsgaten). Maar het bleef een hachelijke onderneming om de piraten van zich af te schudden. Vandaar dan ook het ontstaan van het "admiraelschap", d.i. het varen in konvooi onder leiding van een "admirael" (afgeleid van het Arabisch "amir-al-bahr", hetzij "bevelhebber ter zee"). En voor het collectief beschermen van de vissersvloot werden nogal wat oorlogsschepen uitgereed door de belanghebbende havensteden, een kostelijke zaak ... maar de enige mogelijkheid om het bedrijf leefbaar te houden.

Uit al die verwickelingen is zeer geleidelijk een marine ontstaan. In een overgangsfase (in de 17^e en de 18^e eeuw) was dit over het algemeen een samengaan van een relatief kleine kern van "echte" oorlogsschepen enerzijds en anderzijds een wisselende aanvulling via kapersschepen, een "formule" die vrijwel onontbeerlijk was zolang de kosten voor het bouwen en uitreden van een volwaardige en volledige oorlogsvloot al te hoog bleven. Zelfs Napoleon zag zich ertoe genoodzaakt, terug te vallen op de kaapvaart (overigens met goed gevolg ... en o.m. ook ten bate van Oostende). Doch na 1815 kwam er een vrij abrupt einde aan de kaapvaart en begon iedere maritieme mogendheid ernstig werk te maken van een eigen krijgsmarine, met min of meer de Britse Royal Navy als voorbeeld.

Zo komen we dan aan het ontstaan van België in 1830. Reeds op 15 januari 1831 besloot het Congres van de pas opgerichte Belgische Staat een Koninklijke Marine op te richten. Niet omdat die hoge heren in Brussel plots en zo snel "sea minded" geworden waren, maar gewoon als verweer tegen het agressief optreden van de Hollandse marine die iedere vorm van Belgische koopvaardij verhinderde. Alzo werd overgegaan tot het bouwen van twee brigantijnen en vier kanonneerboten. Het vinden van een geschikte bemanning was echter niet zo eenvoudig, omdat in het voormalig Verenigd Koninkrijk der Nederlanden de Koninklijke Marine gemonopoliseerd werd door Hollanders, met een quasi-systematische uitsluiting van Vlamingen.

Toen uiteindelijk in 1839 de Belgische onafhankelijkheid door Nederland werd erkend, werd de visserijwacht de voornaamste opdracht van de Belgische marine. In datzelfde jaar werd een geografische spreiding doorgevoerd: de brigantijnen bleven in Oostende terwijl Antwerpen de thuishaven werd van de kanonneerboten. Omdat, in een eerste poging tot het oprichten van Belgische kolonies, twee handelsfactorijen werden opgericht, één in Santo Thomas in Guatemala (Centraal-Amerika) en een ander in Rio Nunez in Guinée (Afrika), werden de brigantijnen ingeschakeld in het nog zeer prille Belgisch koloniaal beleid.

In 1846 ontstond de Oostende-Dover-lijn. Ingevolge het commercieel succes van die lijn en anderzijds de problemen in de overzeese handelsfactorijen (die al vlug een grote flop werden), werd in het Parlement het nut en de zin van een Belgische krijgsmarine zozeer in vraag gesteld, dat uiteindelijk op 11 april 1862 de regering overging tot het ontbinden van die nog zeer jonge Belgische marine.

Daarna volgde een lange stilte, ruim een halve eeuw. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 bemerkte de Belgische generale staf al vlug de noodzaak van een eigen Belgische marine. Maar overgaan tot het heroprichten van een marinekorps was in volle oorlog uiteraard niet zo eenvoudig. De uitgeweken Belgische regering in Sainte-Adresse (bij Le Havre) gaf echter de moed niet op en slaagde erin in 1917 in Calais een kleine marinebasis ("un Dépôt des Equipages") op te richten, bestaande uit twee compagnies mariniers en een peleton marine-artillerie, in totaal ongeveer 400 man. Zij werden vooral ingeschakeld in de duikbootbestrijding. Commandant van het "Dépôt" werd reserve-majoor Emile Cornellie, in het burgerleven officier op de Oostende-Dover-lijn. Spijts de enorme moeilijkheden waarmee hij geconfronteerd werd, had en behield Emile Cornillie een rotsvast vertrouwen in zijn opdracht. Het voornaamste uitgangspunt van de regeringsbeslissing was "estimant qu'il convient de faire flotter le pavillon national sur quelques bâtiments militaires montés par des équipages belges", of, met andere woorden, het nastreven van een militaire maritieme aanwezigheidspolitiek te midden van de geallieerde zee-mogendheden (wellicht om na de overwinning op Duitsland mede te kunnen delen in de koek van de maritieme oorlogsbuit, wat inderdaad nadien ook gebeurd is). Bijgevolg moest hij vooreerst op zoek gaan naar Belgische zeelieden die ingescheept waren op alle mogelijke geallieerde oorlogs- en koopvaardis-schepen ... behalve onder Belgische vlag, want tot dusver was die er niet. Ook moest hij de hand weten te leggen op enkele bestaande schepen (want er was geen krediet voorzien voor nieuwbouw), en ten slotte moest hij in Calais en/of Gravelines nog beschikbare aanlegkaden vinden voor het aanmeren van die schepen. Dat verliep allemaal niet van een leien dakje, en het eerste jaar heeft hij zich dan ook meer moeten inzetten voor administratieve, logistieke en organisatorische taken dan voor operationele opdrachten.

In 1919 werd dit korps gekazerneerd in Oostende. In uitvoering van het vredesverdrag van Versailles werden 11 Duitse torpedoboten en 26 Duitse mijnenvegers (van zeer uiteenlopende klasse, ouderdom en staat van onderhoud) overgedragen aan België, wat aanleiding gaf tot een naamsverandering van het "Dépôt" in "Détachement des Torpilleurs et Marins". Emile Cornillie, intussen luitenant-kolonel geworden, kreeg als opdracht – vooraleer gedemobiliseerd te worden – van dit bont allegaartje het "embryo" te maken van een nieuwe "force navale". Zijn grootste

handicap was hierbij het feit dat intussen de kompanen van het "Dépôt" in Calais allen gedemobiliseerd werden om, in de meeste gevallen, opnieuw visser te worden of matroos op de Oostende-Dover-lijn. Bijgevolg waren de nieuwe rekruten doorgaans geen ervaren zeelieden en was er dringend behoefte aan een opleidingsschip. Dat laatste liet evenwel op zich wachten en pas in 1923 werd hiervoor een oplossing gevonden toen de Franse regering aan België de toen al vrij oude slagkruiser "d'Entrecasteaux" (bouwjaar 1892) in bruikleen wilde geven.

Deze voor ons ietwat vreemde naam is in Frankrijk zelf niet zo onbekend. Ridder Antoine Bruny d'Entrecasteaux (1737-1793) was een Franse marine-officier die opklom tot de rang van admiraal, doch die vooral bekendheid heeft verworven als ontdekkingsreiziger naar nieuwe zeevaartroutes in Zuid-Oost-Azië en in de Stille Oceaan. Zijn nagedachtenis werd en wordt in Frankrijk nog steeds in ere gehouden, meer bepaald via de benaming van diverse schepen. Zo was er, naast genoemde slagkruiser, vervolgens ook nog een koopvaardijship (bouwjaar 1922 en door een U-boot gekelderd in 1942), en ten slotte tevens een prachtig oceanografisch onderzoekingsvaartuig (bouwjaar 1970 en sedert 2003 een "Bâtiment de sauvegarde et d'entraînement"). Zeer opvallend in het geval van de slagkruiser was het feit dat het hier ging om een "ramkruiser", speciaal gebouwd om ramkoers te varen en alzo in te beuken tegen de flank van een vijandelijk vaartuig. De boeg en de voorplecht van het schip had dan ook een zeer bijzondere constructie.

Dit vuil en verouderd schip was echter niet bepaald een "cadeau". Het had wel een eerbiedwaardige staat van dienst: veteraan van de campagne in China in 1898, en tijdens W.O.I actief op diverse krijgstonelen, tot in de Rode Zee. Op al die verre tochten had het in toenemende mate een steeds aangroeiende horde van ongenode "verstekelingen" met zich meegenomen, namelijk een onvoorstelbaar rattenleger dat in de tussenschotten en de wandbekleding van het ruim een bijzonder veilig onderkomen had gevonden. De weleer zo trotse "d'Entrecasteaux" is bij ons dan ook vooral bekend geworden als het "rattenschip". Allicht gelukkig voor Oostende, werd het niet aangemeerd in Oostende doch in de Brugse binnenhaven (Oostende had trouwens al genoeg aan zijn jaarlijkse "Bal du Rat Mort"). Daar dit "rattenschip" niet alleen een opleidingsschip was maar tevens een drijvende kazerne voor het marine-personeel, deden talloze griezelverhalen de ronde over het krampachtig "samenleven" van mensen en ratten aan boord van dit "afdankertje" van de Franse marine (details hieromtrent laten wij over aan de verbeeldingskracht van de lezer...). Wegens die rattenplaag werd in elk geval al wat eetbaar was hermetisch weggesloten achter slot en grendel, zodat die uitgehongerde ratten al even agressief waren als hun soortgenoten kort voordien in de loopgraven aan het IJzerfront. De jacht op ratten was bijgevolg gans het jaar open en was een bestendige en nooit aflatende activiteit van de bemanning.

Hoe dan ook, een aantal Oostendenaars die na 1923 werden opgeroepen voor hun militaire dienst, hebben hun dienstplicht vervuld aan boord van dit in alle opzichten zeer merkwaardige schip. Eén onder hen, in 1924, was Maurice VANTHUYNE, geboren te Oostende op 30.03.1904 (en toen dus net 20 jaar). Via zijn dochter, Mevr. Jacobsen-Vanthuyne (samen met haar echtgenoot Jan Jacobsen al jarenlang lid van "De Plate"), heeft hij een unieke verzameling foto's achtergelaten over het leven aan boord van de "d'Entrecasteaux", waarvan hierna in deze bijdrage enkele beelden worden afgedrukt. Hierbij kunnen wij ook nog even aanstippen dat een ander lid van "De Plate", de h. Raymond Mahieu uit Bredene, in 1998 een speciale scheepsstempel heeft vervaardigd met een afbeelding van dit opleidingsschip (en waarvan hieronder eveneens een afdruk). Nog een interessant detail: de Belgische matrozen droegen het uniform van de Franse marine (zoals tijdens en kort na W.O.2 het uniform van de Britse Navy), met slechts één verschil: de overbekende "pompon" op de matrozenmuts was niet rood (zoals bij de Fransen) doch blauw.

Daar dit opleidings- en kazerne-schip nooit hoefde uit te varen, werd het gaandeweg "gekannibaliseerd" bij het recupereren van wisselstukken en machine-onderdelen. In 1930 werd dit drijvend wrak terug naar Brest gesleept, en daarna naar Gdynia (Polen) waar het (ongelooflijk maar

waar!) opnieuw dienst deed als opleidingsschip. Hoe het schip ten slotte aan zijn einde is gekomen, is niet nader bekend, maar we kunnen ons misschien voorstellen dat het uiteindelijk door de duizenden ratten werd opgevreten, die daarna het zinkende schip hebben verlaten om het Oostblok te gaan bevolken met nieuwe rattenpopulaties. De rattenvanger van Hameln werd in ieder geval nooit opgeroepen naar Polen!

Een enigszins gelijkaardig lot werd intussen toebedeeld aan deze nog pril ontluikende Belgische marine. Bij koninklijk besluit van 9 juli 1926 viel het korps ten prooi aan de bezuinigingswoede van de toenmalige regering en verdween een eigen zeemacht weerom in de plooien van de geschiedenis. En andermaal zou een herrijzenis enkel mogelijk worden ingevolge een nieuwe oorlogssituatie, doch dat is een ander verhaal. De grond van de zaak is nogal duidelijk: het feit dat in België (tenzij in de kustregio) nooit een echte maritieme traditie en ingesteldheid heeft bestaan, ook al zijn er vrij vaak "landrotten" uit het binnenland opgeklommen tot verdienstelijke marine-officieren.

(wordt vervolgd)

ILLUSTRATIES (met dank aan dhr. en mevr. Jacobsen-Vanthuyne en aan dhr. Mahieu):

- de "d'Entrecasteaux" en 4 torpedoboten, aangemeerd in de Brugse binnenhaven.
- bemanningsleden van de "d'Entrecasteaux" bij het "patattenjassen" (zittend, eerste links, Maurice Vanthuyne uit Oostende)
- Maurice Vanthuyne, matroos-milicien 1924, in uitgangsuniform.
- speciale scheepsstempel «d'Entrecasteaux» (1998).



de "d'Entrecasteaux" en 4 torpedoboten in de Brugse binnenhaven



Bemanningsleden van de "d'Entrecasteaux" bij het "patatenjassen"
(zittend, eerste links, Maurice Vanthuyne uit Oostende)



Maurice Vanthuyne, matroos-milicien 1924



Speciale scheepsstempel "d'Entrecasteaux" (1998)